



LA FERVOJISTO

OFICIALA ORGANO DE
 INTERNACIA ASOCIO DE LA ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ.
 MONATA FAKREVUO PRI FERVOJO.

Redaktoro: ILIJA F. PUHALO, fervojoficisto, Strojarska cesta, ZAGREB, Jugoslavujo.

NIAJ DEVOJ

dum la ekkomencanta laborsezono de la jaro 1927/28 estas pluraj. * Multfoje, preskaŭ senĉese, la estraro instigas la anojn almenaŭ ion fari por progresigi nian lingvon en nia sfero. Estas konstateblaj kelkloke sufiĉe kontentigaj rezultatoj, sed tiuj malaperas en ĝenerale nesufiĉe sperta kaj ne sufiĉe vigla, eĉ preskaŭ nenia laboro. * Por doni almenaŭ ĉefajn instrukciojn al niaj legantoj por ilia efika laboro mi deziras ĉi sube montri la devojn de niaj anoj. * Estas ja konate, ke aŭtuno kaj vintro estas laborsezonoj de la esperantistaro. Tion bedaŭrinde forgesas niaj anoj kaj ŝajne ili dormas dum tiu ĉi sezono. Printempe ili vekigaŝ el sia profunda dormo kaj miras ke Esperanto ne pli progresis dum tiu tempo. Ili nome forgesas, ke ilia dormado estas ankaŭ kulpa je tio. * Necesas ke tio ĉesu! Oni ne lasu labori nur kelkajn homojn! Oni ne atendu, ke ili faros ĉion! La devo de ĉiu serioza esperantisto estas — laŭ siaj fortoj — propagandi Esperanton inter siaj kolegoj. Multaj havas sufiĉan tempon por ĉio alia, ofte eĉ senutila, sed neniel ili trovas kelkajn horojn dum semajno por pensi pri Esperanto kaj pri siaj devoj esperantistaj. Mi tre deziras ke tio ĉi aliĝu! Vekiĝu el la dormo! Komencu labori! Faru Vian devon! Malfermu la kursojn por viaj kolegoj dum la laborsezono! Traduku artikolojn por naciaj fakaj revuoj! Klopodu ilin aperigadi konstante en naciaj fakaj revuoj kaj citu ke ili estas tradukitaj el Esperanto. Propagandu konstante Esperanton kaj montru ĝian utilon al la kolegoj! Diru al ili, ke esperanto dum sia kvardekjara ekzistado brile pruvis sian ekzisteblon kaj ekzistrajton! * Se naciaj fakaj revuoj ne konsentas aperigadi viajn artikolojn, pro ne sufiĉa scio kaj kono de esperanta afero, turnu vin at ni. Tre volonte ni sendos al vi la dokumentojn, ke jam multaj naciaj fakaj revuoj donas siajn kolonojn por propagando de Esperanto. Ni estas certaj, ke ankaŭ viaj revuoj ne volos esti la lastaj. Ne timu, ke konstanta laboro estus senrezulta. Mi ripetas „konstanta“! Se jam la notetoj, aperantaj de temp' al tempo, alportas rezultatojn pozitivajn, estas pli ol certe, ke konstanta tia propagando alportos eĉ pli grandajn rezultatojn. * Kaj fine! Klopodu, ke tiuj fervojistoj esperantistoj, kiuj ne ankoraŭ estas anoj de nia asocio fariĝu anoj. Diru al ili, ke ili per sia foresto el faka esperanta movado nur baras nian progreson. Se ili deziras, ke Esperanto baldaŭ atingu sian celon en fervoja sfero, ili antaŭ ĉio subtenu fakan esp. movadon materiale kaj morale. * Sole tiu estas la ĝusta rimedo por atingi la venkon kiel eble plej baldaŭ. La kotizo por nia asocio estas tiom malgranda, ke ĉiu eĉ malbone pagita fervojisto povas oferi tiun sumeton sur la altaron de nia komuna afero. * Ankoraŭ foje: Ne forgesu viajn devojn!

ILIJA F. PUHALO

A. Scheidegger,

direktoro de Westinghouse-Societo-Bern (Svislando)

GEORGE WESTINGHOUSE.

(Skizo pri lia vivo kaj laboro.)

(Daŭrigo.)

Sed Westinghouse ne kontentiĝis per unua sukceso. Direkte efikanta bremsa havis grandan malavantaĝon, ĉar ĝi ne funkciis aŭtomate, kaj ĉe nehermetikeco, rompo en la aerkondukilo ktp. tute ne funkciis. Westinghouse pro tio evoluigadis kaj plibonigadis sian eltrovaĵon por konformigi ĝian efikan forton al la kreskantaj bezonoj kaj postuloj de la fervojo. El direkte efikanta bremsa fariĝis aŭtomata, ĉar Westinghouse eltrovis, ke la bremsrimedo ne devus esti unue enigata en la vagonon, sed ĝi devus esti jam tie kolektita. En ĉiu veturilo estis enkonstruita unu aerujo, en kiu estis kolektita kunpremita aero. Per unu genia »triobla valvokombino« li kunligis la kondukilon, helpan aerujon kaj la bremscilindron, per kies efiko la bremsbloko estas premata al la radoj. Ĉe malpliigo de la aerpremo en la kondukilo fluas la kunpremita aero el la aerujo tra funkcivalvo en la cilindron kaj kaŭzas aŭtomatan bremssefikon.

Tiamaniere povas esti la trajno bremsata laŭ bezono, ĉu iom post iom por normale haltigi la trajnon, ĉu tre rapide okaze de danĝero aŭ bezono, kaj tio estas farebla ĉu el la lokomotivo aŭ el iu ajn alia vagono, aŭ okaze de rompo de la aerkondukilo, kiu kaŭzas memstaran funkciadon de la bremskvazaŭ la homo estus volinta ekfunkciigi la bremsan.

En la jaro 1887 organizis fervojaj administracioj provojn per Burlington »konkurbremsa« Tio instigis George Westinghouse-on pliiĝi per diversaj pluaj plibonigoj la rapidan funkciadon de sia bremsa, kaj tiel sukcesis al li konstrui rapidefikan funkcion valvon. En postaj 40 jaroj disvastiĝis Westinghouse bremsa, sen ke sur ĝi estis faritaj iaj gravaj ŝanĝoj, en la tuta mondo.

Hodiaŭ estas verŝajne pli ol 200.000 lokomotivoj kaj 4.000.000 vagonoj ekipitaj per Westinghouse-bremsa. Sed George Westinghouse ne kontentiĝis nur per eltrovo kaj perfektigo de sia bremsa. En la jaroj 1881—1891 li akiris multajn patentojn por eltrovoj de aŭtomataj signal- kaj relŝanĝilaj aparatoj ĉe kiuj estis ankaŭ parte uzata la kunpremita aero. Sub lia gvidado fariĝis »Union Switch and Signal Co.« unu el la plej gravaj fabrikoj por produktado de aŭtomataj sekurinstalaĵoj por fervoja trafiko.

Ankaŭ en aliaj direktoj faris inventema spirito de Westinghouse multon. Li prizorgis sian hejmurbon Pittsburgh per natura tergaso, kies malkareco multe alportis al ekonomia progreso kaj prospero de la regiono. Preskaŭ samtempe li fondis »Westinghouse Electric Co.« kaj aliajn entreprenojn por utiligo de pluraj inventaĵoj faritaj de brila vico de junaj inventistoj, kiujn Westinghouse kolektigis ĉirkaŭ si. Kiam alvenis en Amerikon la sciigo, ke franco Lucien Gaulard kaj anglo John Dixon Gibbs malkovris en elektra alternfluo la rimedon por konduki malproksimen la elektran energion, Westinghouse tiel longe ne estis trankvila, ĝis li por sia firmo havigis la epokfarantan inventaĵon. La genia spirito

de Westinghouse tuj komprenis grandegan signifon de tiu eltrovaĵo al kiu estis destinite renversi la tutan industrion, lumigon, varmigon kaj forton. Li apartenis al tiuj homoj, kiuj efektivigis la elektrigon de la mondo.

La iama Westinghouse-a Bremsa Societo en Pittsburgh senĉese pligrandiĝadis. La fabrikoj devis esti transportitaj en la jaro 1890 al Wilmerding, unu malgranda loko en la proksimeco de Pittsburgh, kie per helpo de 6000 laboristoj oni ĉiutage konstruis 1000 kompletajn bremsojn. Rapida evoluo de la fervojo kun ĉiam pli peza rulilaro, pli longaj kaj pli oftaj trajnoj kaj ĉiam pli novaj lokomotivtipoj, nun vaporaj, nun elektraj, postulis nature rapidan alkonformigon de la bremsa. Per plibonigoj kaj alkonformigeblecoj povis Westinghouse-a bremsa kontentigi ĉiujn bezonojn: por rapidtrajna trafiko, por peza industria komertransportado, por ofta inter-, grand- kaj antaŭurba trafiko, por fervoja funkciado en ebenaj kaj montaj regionoj, kiel ankaŭ por specialaj montaj fervojoj. La sistemo de post enkonduko de la rapidbremsa valvo en la jaro 1887 ne multe ŝanĝiĝis. Svisaj normalaj fervojoj, kiuj en la jaroj 1888—1893 enkondukis Westinghouse-bremsan, uzas ankoraŭ hodiaŭ la samajn aparatojn, kiuj ankaŭ nun bone funkcias kaj donas plenan trafik-sekurecon ĉe rapida elektra trafiko.

Post vivo plena da vigla laboro mortis George Westinghouse en la jaro 1914 estante 68 jara. Nur malmultaj inter la gvidantoj de la tekniko, montris al la progreso novajn vojojn, kaj neniu paŝis kaj ellaboris la vojojn rekonitajn kiel bonajn eltenante pli longe ol li. Forta memoro, rapida kompreno kaj kapablo, toleri spiritajn kaj korpajn streĉiĝojn dum pli longa tempo, estis signoj de lia giganta laboro.

Sed ankaŭ lian personecon oni ne devas forgesi. Westinghouse sciis ŝati la laboron de aliaj. Nur dank' al tiu respekto de la laboro de aliaj estis eble al li kun malmultnombra generalstabo de plej kapablaj teknikistoj kaj inventistoj evoluigi ĝis plej brila prospero sian multflankan kaj multvarian entreprenon. Li estis la unua en Ameriko, kiu modele zorgis pri la plibonigoj de la pensioj de maljunaj laboristoj, pri libera posttagmezo dum sabato, pri konstruo de sanaj loĝejoj por laboristoj k. s.

La vivo estas movado. George Westinghouse helpis al pliigo de la rapideco de moderna transportado kaj al ni ĉiuj li helpis al pli kompleta, pli bona, pli intensa vivo.

El »S. B. B. Nachrichtenblatt« oficiala gazeto de svisa federacia fervojo, tradukis: I. F. P.

A. C. Jebens:

GRANDAJ ŜARĜVAGONOJ.

En Ameriko estas kutime uzataj ŝarĝvagonoj de 35 ĝis 60 tunoj, kaj nur la vagonoj pli ol 85 tunoj estas konsiderataj grandaj. Tiuspecaj kolos-vagonoj estis antaŭ la mondmilito uzataj nur por transportado de minejaj produktoj. Nun oni ilin pli kaj pli ofte uzas por pezaj karbotransportoj sur fervojaj linioj, kiuj transportas karbon el virginiaj minejoj. Virginia fervojo havis en la jaro 1921 1910 vagonojn po 36.3 tunoj, 7290 vagonojn po 45—50 tunoj kaj 1000 vagonojn po 99 tunoj. Tiuj vagonoj estas konstruitaj kiel kovritaj varvagonoj, funelvagonoj aŭ nekovritaj kestovagonoj. Komuna ĉe ili estas triaksa turnstablo (kiel ĉe kelkaj germanaj »D« vagonoj) kin ebligas

al ili veturi en akraj kurbaĵoj de kajoj por malŝarĝado aŭ por ŝutaparatoj. Ili ĉiuj posedas aerpreman bremsan.

La Norfolk- kaj Okcidentfervojo konstruis en propraj laborejoj 500 vagonojn similaj al vagonoj de virginia linio, kiuj laŭdire povas veturi eĉ en kurbaĵoj de 50 m. radiuso; ankaŭ Chesapeake kaj Ohio fervojoj mendis 1000 vagonojn po 100 tunoj, kies turnstablo respondas al tiuj de virginia fervojo.

La prefero de grandaj ŝarĝvagonoj en Ameriko pruvas ke tie estis decidiga teknika kaj ekonomia sukceso. Similaj vagonoj estos enkondukitaj eĉ germanaj fervojoj kvankam sub tute aliaj kondiĉoj. Germanaj vagonoj diferencos de la amerikaj laŭ sekvantaj manieroj:

Ameriko preferas eĉ siaj grandaj ŝarĝvagonoj la kestiformajn, glatajn de ĉiu flanko, kiuj eĉ la malŝarĝloko estas simple malŝarĝataj per helpiloj k. ekz. argano kaj ŝutilo. Germanoj preferas la malŝarĝadon funkciantan per propra pezo de la varo. Estas tute klare, ke mekanika malŝarĝado k. ekz. la amerika kaŭzas elspezojn, kiuj forestas eĉ la malŝarĝado per propra pezo. Pro tio estas necesa konstruo de certa ŝutaltaĵo, kiun malgrandaj entreprenoj ne amasiĝantaj la varon, por havi provizon; ne havas. En grandaj entreprenoj k. ekz. feruzinoj ekzistas jam «Silos-oj» (provizejoj) en kiujn povas la varo veturanta super ili sur alta linio degliti. Tiuspecajn liniajn portfostojn oni povas bone produkti el ferbetono, kio postulas nur unu fojon elspezon okaze de konstruo kaj poste nenian plu.

Avantaĝo de tiaj memmalŝarĝvagonoj super ĉiuj aliaj, eĉ kiel ajn perfektaj mekanikaj renversiĝaj ekipoj, vidiĝas el tio, ke unu homo per unu manovo malŝarĝas la tutan vagonon. Tiuj ekonomiaj avantaĝoj estas jam de longe konataj al germana industrio. En Saarbrücken — Malstadt oni uzas por «saar-karbo» jam de post 1850 jaro la saarbrückenajn funelvagonojn kun planka malplenigilo. Tiam komencis produkti vagonfabriko Talbot-Aachen la vagonojn kun flankaj malplenigiloj.

Tiuj forte mallongigis la tempon inter du elŝarĝoj, la vagonparko malpliĝis kaj inter la fabrikoj estis la trafiko sur relvojoj pli vigla. Ĉiuj ĉi estis ŝparoj, kiuj pravigis pli grandajn aĉetelspezojn.

Memkompreneble, ke la intereso de peza industrio, kiu dependas de grandtransporto de minaĵoj, sin turnis al la novaj vagonoj. Malgraŭ tio ili ne estis ĝenerale uzataj, ĉar ŝtataj fervojoj postulis vagonojn, kiuj estus uzablaj por ĉiu varo samkiel por amastransporto aŭ varpakaja transporto. Ĉar malnovaj vagonoj kun flankaj malŝarĝiloj havis klinitajn glitplankojn, sur kiuj oni nature ne povis ŝarĝi la varpakajojn, la tasko ne estis solvebla per tiamaj teknikaj rimedoj.

Nur la nova 50 tuna memmalŝarĝ-vagono sukcesis solvi tiujn konsiderindajn malhelpaĵojn. Avantaĝoj estas: favora proporcio inter ekspluatebla ŝarĝo kaj balasto, kaj malplilongigo de vagonlongeco, kiu anstataŭ $\frac{1}{2}$ metron por 1 tuno de ŝarĝpezo nun estas $\frac{1}{4}$ metro. La vagonoj kun plata planko povas esti uzataj kiel ordinara varvagonoj kaj por ŝutvaro.

Ĉe la memmalŝarĝvagonoj oni povas distingi du laŭprincipe diversajn konstru-manierojn: La planko-malŝarĝvagonon kaj flanko-malŝarĝvagonon. La unuaj havas pli grandan volumenkapablon, la vagonkesto povas esti tirata ĝis profunde inter la aksojn, la vandoj restas liberigitaj de malŝarĝrom-

pigoj kaj pro tio la supra konstruicio estas pli simpla. La malavantaĝo konsistas en malgranda ŝutkeglo de la malŝarĝota varo kaj oni bezonas pli da portofostaj linioj por povi stapli la saman kvanton da varo.

Oni povas prezenti al si, ke la varo troviĝanta en la vagono dum veturado kunpremiĝas kaj fiksiĝas formante ponton, kiu malebligas memmalŝarĝon eĉ la malŝarĝloko. Certaj specoj de varo kungluiĝas aŭ dum vintro frostiĝas pro la enhavo de akvo. Tio kaŭzas la konstrusistemon, kiu dum malŝarĝado aliĝas ŝrankoprofilon. Tiel okazas eĉ la platplankaj malŝarĝaj vagonoj. Ĉe tiuj konsistas la planko el du duonoj, kiuj estas pere de ĉarniroj artike ligitaj unu kun alia kaj tra vagonlongeco plurfoje dividitaj. Tiujn arkdunojn oni apogas sur oblikvajn ruliĝ-relojn, kaj la planko memstare leviĝas kaj formas «azendorson». La simileco de la vagono al unu azendorso tiumomente fakte ekzistas. Oni malŝarĝas de ambaŭ flankoj el ĉiu kestoduno aparte. La radstabloj povas esti liverataj aŭ kiel turnstabloj aŭ kiel direktigaksaj. Ke krom manbremsa ekzistas ankaŭ la aerprema bremsa estas memkompreneble. Krom konataj mufobufroj ni trovas preskaŭ ĉie memkupladon, kiu pli aŭ malpli frue estos eĉ ĉiuj fervoj-linioj enkondukitaj.

La fermiloj de memmalŝarĝvagonoj konsistas pleje el libere supren svingeblaj klipoj, kies rigliloj dum veturado estas sekuritaj kaj eĉ malŝarĝloko ili estas en kelkaj sekundoj per mano elklinkeblaj. En trajnoj, kiuj servas en neŝanĝita grupigo por transportado de samspeca varo kiel ekz. la minaj-trajnoj el svedaj ferminejaj regionoj al havenoj de orienta maro, aŭ la vagonoj el Ruhr-regionaj karbminejoj al Rejna haveno, oni povas ekipi la vagonojn per pneumatikaj fermrigliloj. Tiuj fermrigliloj estas funkciigataj surloke el lokomotivo samtempe por la tuta trajno.

Tiel fariĝas klare videbla la teknika kaj ekonomia progreso, kiun prezentas la grandaj ŝarĝvagonoj. Al ilia plua evoluo oni dediĉas nuntempe plej grandan intereson pro la alikonstruo de multaj uzinoj je hejtado per karb-polvo. Ĝi direkte postulis la grandajn memmalŝarĝvagonojn, kiuj devas esti speciale konstruitaj pro facila bruligeblo de la karb-polvo.

El germana revuo «Wissen & Fortschritte» tradukis I. F. P.

FIŜLAGETO EN „D“-TRAJNA VAGONO.

Pro facila putriĝemo de la fiŝoj estas eĉ transportado en fervojaj vagonoj necesaj specialaj rimedoj. Diferencendaj estas transportado de vivantaj kaj malvivantaj fiŝoj. Ĉe la lastaj temas plejparte pri la marfiŝoj, kiuj estas transportataj malvivantaj, pro neebleco de la dumvetura plenigado de vagonoj per marakvo. Por dolĉakvaj fiŝoj, speciale por multŝatataj k. ekz. karpoj, tinkoj, trutoj ktp. estas tre dezirinda kaj laŭcela transportado en vivanta stato. En tiu ĉi kazo oni devas zorgi, ke la akvo estu freŝa. Tio okazas eĉ per aerumado de akvo farata per pumpo, kiu premas la akvon en la — sur vagonplafono troviĝantajn — tubojn, el kiuj tiam la akvo fluas en fiŝujojn, aŭ per tio, ke la oksigeno-kunprenita en boteloj — estas aldonata al la akvo.

Ĉefa postulo estas, ke la transportado okazu kiel eble plej rapide. Ĉar ĝi en vaportrajnoj, speciale eĉ longaj distancoj ofte ne estas sufiĉe rapida, oni

konstruis antaŭ nelonge en Germanujo novan fiŝvagonon, kiu estas uzbla por transportado per rapidtrajnoj. Pro la devo konsideri grandajn ŝarĝon kiel ankaŭ rapidecon, oni devis prizorgi konstruon respondan al »D« trajnoj. La fiŝvagono estas ekipita per »Kunze-Knorrbrems S. 1« kaj frotbuŝoj konstrusistemo »Ürdingen«. La vagonkesto estas sama kiel ĉe kovritaj ŝarĝvagonoj. Flankaj vandoj havas simplan armaturon kaj estas reciproke depreneblaj, por ke la fiŝujoj povu esti facile elpreneblaj obaze de riparoj. La vagono estas ekipita per trairanta varmig-tubo.

En la nova »D«-trajna fiŝvagono troviĝas sekvantaj ejoj: En la mezo fiŝejo, ĉe la ekstremaĵoj servejo kaj ejo por oksigenboteloj.

En la fiŝejo troviĝas kvar fiŝujoj kies enhavo estas 7.8 m³ kaj kiuj estas konstruitaj el zinkumita ŝtallado. En ĉiu fiŝujo estas trovebla ondrompilo. La ujoj povas pere de enigitaj ladvandoj esti dividitaj kaj ĉiu havas specialan valvon, kiu povas esti funkciigata el servejo per levilo aŭ per tirstango. Krom tio ili estas inter si kunigitaj pere de tuboj, kiuj havas fermriglilojn, por ke oni tiamaniere povu atingi egalan plenigon de ĉiuj ujoj. Por malebligi dum veturado elŝprucedon de la akvo, troviĝas sur supraj randoj de la ujoj tiel konstruitaj ladoj, ke la suprenĵetita akvo refluas en la ujon. Sur transversaj kaj laŭlongaj vandoj estas konstruitaj ujoj por glacio, por malvarmigado de la akvo, okaze de bezono dum somero. En la flankaj vandoj troviĝas po kvar internen malfermeblaj klapoj por ŝarĝado kaj malŝarĝado. Sur fostoĵ kuŝantaj super la fiŝujoj oni povas atingi de unu ekstremaĵo de vagono ĝis la alia. Sur la plafono troviĝas unu stango por sin teni per mano. En la ejo por oksigenboteloj troviĝas 30, krom tio en la servejo 10 boteloj da oksigeno. De la boteloj estas kondukataj tuboj laŭ longe sur plafono tra la fiŝejo. Ĉiu botelo estas ekipita per premmalpligilo kaj unu oksigen dividilo.

El germ. revuo »Wissen und Fortschritt« trad. I. F. P.

DUONAŬTOMATA BILETAPARATO.

Ĉe berlina super-kaj subtera fervojo estas uzataj de post ne longe novaj biletaparatoj. Per ili preparas la vendistino la biletan senpere antaŭ la vendo. La aparato konsistas el du partoj, t. e. ĝi estas aranĝita por du diversspecaj biletoj. Ĝi estas funkciigata per mankrankoj. La antaŭa parto de la aparato estas kestoforma kaj antenaŭ presmekanismojn. Malantaŭe estas lokigitaj biletbobenoj. La biletbobenoj estas kondukataj en la preskestojn inter la cilindroj, de kiuj unu estas aranĝita kiel prescilindro kaj alia kiel kontraŭa prescilindro. La prescilindro havas dentradetojn por tago kaj horo kaj unu kliŝon por cetera teksto. La tri dentradetoj por horoj estas alĝustigeblaj de ekstere per tenilradeto. La dato estas aranĝebla de ekstere tra la truoj en preskesto per bastoneto. Malantaŭ la klapo estas lokita feltocilindro, kiu servas por kolorigo, tio estas por reguligo de presado. La premcilindro estas en kontakto pere de dentradeto kun turnombrilo, kiu tra unu trueto sur supra parto de la kesto montras la nombron da venditaj biletoj. Por ŝirmi la aparaton kontraŭ nerajtigita uzo ekster la funkcio, estas aranĝita sekurigmekanismoj, konsistanta el du, sur grundreto lokigitaj seruroj, kies rigliloj eniĝas en la truojn de la kranko kiu estas eksteren rektangule fleksigita.

La biletaparato aranĝas du specojn de biletoj, por plenkreskuloj kaj por infanoj. La maldekstre staranta aparato aranĝas plej multe uzatajn biletojn por plenkreskuloj, kaj dekstre staranta por infanoj. La plej multe uzata aparato estas intence lokita maldekstren, por ke la vendistino havu liberan dekstran manon por preni monon, kaj la maldekstran por turni la krakon, dume ŝi per dekstra mano forŝiras la biletan kaj enkasigas la monon.

Post krankturnigo estas la elstaranta bileto sur buŝaĵego fleksata kaj deŝirata. La biletoj faritaj per tiu aparato estas iom pli grandaj ol ordinaraĵ fervojbiletoj, sed ili estas el pli mola kartono. Ili anstataŭas la ĝisnunajn grandajn veturbiletojn, estas pli oportunaj, pro tio el pli fortika materialo kaj povas esti portataj de vojaĝanto tute oportune en veŝtupo. Nun forestas la ĝisnuna senvalorigado kaj indikado de l' elira stacio kaj la tempo por truigado de biletoj per truigilo, ĉar la aparato samtempe presas ĉiujn indikojn kun la teksto. Ankaŭ ne plu estas necese havi provizon de biletoj, kiujn oni devas gardi kaj kontroli. Ĉar la aŭtomate faritaj biletoj estas malpli karaj ol ĝisnunaj ordinaraĵ, estos la elspezoj por aparato baldaŭ kovritaj, sekve de la granda nombro da vendataj biletoj.

El germ. revuo »Wissen und Fortschritt« trad. I. F. P.

D I V E R S A J O J

Moderna lavado de vagonoj. Kiu ne ankoraŭ konstatis malgrandan progreson en lavadmaniero de la vagonoj?

La amerikanoj nun konstruis modernan, aŭtomate funkciantan maŝinon, kiu bonege anstataŭas la laviston, farantan sian laboron per stango sur kies supra pinto estas fiksitaj ĉifono. »Frotukoj« movataj per centrifuga forto frotas la vagonon sur kiun samtempe fluegas la akvo. La vagono moviĝas malrapide en tiu lavejo kaj post kelkaj minutoj ĝi estas tute lavita. Tiu maniero de lavado treege superas la malnovan, ĉar tiu maŝino ĵetas sufiĉajn akvokvantojn sur la vagonon por atingi dum malmulta tempo plenan lavadon kaj purigadon.

La transsahara fervojo. Ĉiam denove estas pridiskutata la plano pri konstruo de fervojlinio trans dezertego Sahara, sen ke oni ĝis nun havis la teknikajn eblecojn kaj financajn rimedojn por realigi ĝin. Ŝajnas, ke denove oni diskutas pri tia plano kaj eble oni eĉ intencas ĝin realigi. Tiu, laŭ nova plano konstruota linio, estus konstruota de Alĝerio tra la dezertego ĝis Hoggar. Tie disirus la linio je du flankoj: la unua devus havi la direkton sudorienten ĝis Tsad-lago kaj al Kongo, kaj tie ĝi trovus aliĝon al same de belgoj planata Kongo-fervojo; la dua linio estus direktita al sudokcidento al la loko Gao sur Niger kaj de tie ĉi al Bani.

La plej forta germana lokomotivo estas unu elektra lokomotivo. Unu tutan horon ĝi povas produkti 3700 Ĉ. P. (ĉevalpovoj), dume plej fortaj vaporlokomotivoj povas nur proks. 2750 Ĉ. P. Veturante provtrajnon de 750 tunoj la lokomotivo atingis po hore 115 km rapidecon.

Salonvagonoj ĉe germana fervojo. Germana regna fervojkompanio intencas ĉe hamburga F. D. trajno (Fern-Durchgangs-Zug = malproksimtraira trajno) enkonduki salonvagonon, kiu konsistas el unu granda salono kun moveblaj seĝoj, unu malgranda salono kaj kelkaj kupeoj similaj al unua klaso. Aparta krompago ĉe uzado ne estos pagata, sed la vagono staros je dispono nur al pasaĝeroj de unua klaso. Kiam la interkonsento kun nederlanda ŝtatformojo estos atingita, la samspecaj salonvagonoj komunikados ankaŭ en tiuj F. D. trajnoj, kiuj veturas al Nederlando tra Germanujo.

El germ. revuo »Wissen und Fortschritt« trad. I. F. P.

Pro la formikoj preskaŭ arestita pasaĝero. Sur fervoja linio Cannes—Brest, okazis al pasaĝero Baclin, iom pli aĝa komizo, tre granda malagrablo. Kiam la trajno haltis en unu stacieto Baclin eliris el la trajno kaj sidiĝis en la herbejon por ĝui la sunon. Kiam la trajno rekveturis kaj Baclin sidiĝis en la vagono li rimarkis je sia granda timo, ke la tuta vestaĵo estas plenkovrita de formikoj. Estinte sola en la kupeo li tuj senvestiĝis kaj tra la fenestro »ventumis« unuopajn pecojn de sia vestaĵo. Malfeliĉe la vento ekkaptis la pantalonojn kaj forportis ilin. En sekvanta stacio eniris en la kupeon du sinjorinoj. Rimarkinte la homon preskaŭ tute nudan ili ekkriegis pensante, ke la homo estas frenezulo. Konduktoro kaj vojaĝantoj elvagonigis la homon. Baclin rakontis la okazintaĵon kaj unu kompatema fervojoficisto vendis al li siajn pantalonojn, kiuj, kvankam larĝaj tamen estis pantalonoj. Sinjoro Baclin, je granda ĝojo de la vojaĝantoj denove povis envagoniĝi kaj daŭrigi la vojaĝon.

Laŭ »Novosti« I. F. P.

Nova bremsosistemo. Grava eltrovo de svedaj inĝenieroj. Antaŭ kelka tempo du svedaj inĝenieroj eltrovis novan bremsosistemon nomatan »Transit«. La nova bremsosistemo vekis grandan intereson. Ĉe provo farita per trajno konsistanta el 120 aksoj la bremsosistemo efikis dum plenaj 3 minutoj. La avantaĝo de nova bremsosistemo konsistas krom el simpla konstruado ankaŭ el rapida bremsado per modera premo. La manipulado estas tre facila kaj uzebla ankaŭ kun la bremsosistemoj de aliaj sistemoj. Kelkaj fervojoj jam mendis ĝin. Patento estas ricevita en Svedujo kaj en eksterlando.

Elektra lumigo en la vagonoj de svedaj ŝtatformoj. Nune oni instaligas elektran lumigon en la vagonojn de svedaj ŝtatformoj. Antaŭe troviĝis acetilena gaslumigo kaj kompreneble la nova elektra lumigo estas pli bona. Oni spertis, ĉe fervojaj akcidentoj en Geta (Svedujo) kaj Belinzona (Svisujo), ke la gaslumigo ekbruligis la vagonojn. Pro tio en kelkaj landoj, ekz. en Francujo, estas eĉ malpermesita gaslumigo en la vagonoj. La elektra sistemo de lumigo ĉe svedaj fervojoj estas de »U. S. L.« — Usono. La fabriko estas farata ĉe »Gasacumulator« Svedujo.

El »Signalen« trad. J. E. Medinius.

Stranga okazintaĵo en la trajno en Svedujo. Antaŭ iom da tempo okazis en Svedujo stranga okazintaĵo en la trajno. Kiam la trajno estis pasanta ponton, unu junulo troviĝanta inter pasaĝeroj ekkriegis »la ponto estas detruiĝinta«. Tio ektimigis la pasaĝerojn kaj la junulo saltis el vagono. Iu pasaĝero ektiris la savigobremson kaj la trajno haltis. Post tio la junulo nevundita alvenis denove en la trajnon kaj rakontis, ke li iam aŭdis de unu junulo rakonton pri difektita ponto. Nun li vidis, kiam la trajno al-

proksimiĝadis al la ponto blankan tukon kaj kredante, ke ĝi estas haltsignalo, li ekkriis, ke la ponto estas detruiĝinta. Poste oni konstatis, ke la blanka tuko estis tolaĵo pendigita por sekiĝi.

La trajno daŭrigis veturadon kun iometa malfruigo.

J. E. Medinius.

E N K E T A R O

Kiel oni donas en diversaj landoj al la trajno halt-kaj forvetursignalon?

Ĉe svedaj fervojaj stacioj halt-kaj forvetursignalo al la trajno estas donata de staciestro, aŭ de deĵoranta oficisto. Ĉe halt-ejoj signalo estas donata de trajnestro al lokomotivpersonaro. Kia sistemo estas ĉe alilandaj fervojoj? Mi petas respondon pere de »La Fervojistto«.

J. E. Medinius, Mosas, Svedujo.

L I T E R A T U R O

Claude Orval:

KATASTROFO.

8-an de Julio. Mi travivas teruran sonĝon. Dio! Estas al mi tute klare, ke mi ne plu vekigos el tiu sonĝo. Antaŭ mi ŝvebas granda Nenio. Mi similas al kreitaĵo, kiun nur ĝojigas, kiam ĝi rememoras pri pli bona pasinta tempo, sed la estorto por ĝi signifas nur suferojn, doloron kaj morton! Kiam mi ne dormas, antaŭ miaj okuloj ŝvebas granda bildo.

Per senkompata klareco mi rigardas spirite la adiaŭon de mia edzino! Estis antaŭ ok tagoj. Ok tagoj! La tempo estas tiel miriga! Kiel rapide pasas ok feliĉaj tagoj, kaj kiel netolereblaj, longaj estas ĉi tiuj tagoj de mia sufero. Raymonde ĵus ricevis telegramon kiu sciigis ŝin, ke la sanstato de ŝia patro senteble pli malboniĝis. Oni devis fari longan vojaĝon, vojaĝi 500 kilometrojn, por ke ŝi povu lin lastfoje ĉirkaŭpreni. Mia edzino kaj mi unue hezitis: jam sep jarojn ni ne disiĝis unu de alia, mia profesio retenis min en Parizo, kaj ĉi tiu mallonga disiĝo, kiun al ni sciigis la telegramo ŝajnis al ni terure longa.

Mi rigardas antaŭ mi mian Raymonde. Kvazaŭ ŝia rigardo demandus min kaj dezirus kuraĝigon. Sed mi instigadis ŝin por kiel eble plej rapida forvojaĝo; malgaja kaj obeema ŝi forvojaĝis.

Kaj poste, vesperaj ĵurnaloj estis plenaj pri terura fervoja katastrofo sur linio Parizo—Brest...

Ekkaptis min malespero. Unue tiu senfina, longa vojaĝo al la loko kie la malfeliĉo okazis. Mi terure suferis. Fine mi alvenis, oni forkondukis min en iun malhelan ĉambregon. La kadavroj kuŝis tie unu apud la alia, sur blankaj tukoj malhelaj sangaj makuloj. En kunpremita mano ŝi tenis mansaketon kaj tiel estis agnoskita la kadavro. Viva mortinto staris antaŭ tiu kadavro... oni devus rigardi ŝian vizaĝon... sed mi ne povis. La korpo estis malbeligita... kaj la mansaketo sufiĉe parolis... Mi falis surteren.

Dum venontaj tagoj mi ekkonis la teruron de ĵurnalraportoj. Eĉ la plej eta afero estis raportata kaj la bildoj estis ankoraŭ pli teruraj. Matenajn kaj vesperajn ĵurnalojn — ĉiujn mi havas! Ĉiam min denove kaptas la deziro, tralegi ankoraŭ foje ĉiujn

ĉi raportojn, kvazaŭ mi volus ekscii la kaŭzon de la katastrofo... kaj tiuj terurigaj fotografaĵoj!

Speciale unu el tiuj bildoj plenigadis min per teruro: kiel aspektis unu kupeo de II-a klaso — ĥaoso da dispecigitaj objektoj! Mi rigardis tiun teruran bildon ĝis la okuloj dolorigis min pro larmoj... Mia Raymonde sidis en II-a klaso. Dum ok tagoj mi senĉese travivadas pian disiĝon. Se mi estus dirinta nur unu vorton — ŝi ne estus forvojaĝinta. Sed mi nenion diris, mi lasis ŝin foriri, mi lasis ŝin foriri en la morton.

12-an de Julio. — Pasis kvar tagoj da neeldireblaj sufero kaj doloroj. Mi ne povas plu! Hieraŭ mi ellris el la domo; tutajn horojn mi vagadis sencele, tra la stratoj; homoj ĉagrenigas min; kuras al sia laboro, rapide, ĉiu al sia celo. Kia celo? Kial? Multaj estas kontentaj, senzorgaj. Min kaptas freneza deziro kribi al ili: «Gardu vin! Ne ridu! Atentu senĉese. Eble ĝuste tiun momenton prepariĝas akcidento, kiu pereigos al vi la karan estaĵon!»

Hejme mia malĝojo aliĝas en inferan suferon. Ni loĝis en meblita loĝejo: du ĉambroj kaj kuirejo. Sed ĉion ĉi mi nun malamas, ĉio ĉi estas al mi fremda, sensignifa. Neeldirebla malĝojo plenigas tutan hejmon.

13-an de Julio. Mi decidis fari al ĉio finon... Super la lito pendas bildo de Raymonde, kaj ŝi el la kadro rigardas min ridante.

Sajnas al mi, kvazaŭ ŝi vokas min, kaj sendube! Ŝi miras, kiel mi povas sen ŝi vivi... Antaŭen! Nur du, tri movoj kaj ĉio finiĝos. Atente mi ŝtopis ĉiujn truojn sur fenestroj kaj pordon mi du foje ŝlosis... Tiel! Nun mi trankviliĝis. Mi prenas guman tubon de gashejtilo kaj turnas ĝin... iu brueto! — tio estas ĉio. Preninte la bildon de mia Raymonde de sur la muro mi rigardas ĝin, rigardas longe, longe en ŝin; nun ŝi ankoraŭ pli milde ekridetis; en ŝiaj okuloj brilas feliĉo kaj kontento. Ci komprenis min, amata mia, jes, jen mi estas, mi venas!

En la sama momento, kiam malesperulo falis sur liton, iu virino ekscitite enkuris en la loĝejon de pordistino, kiu timoplene forsaltis, pensante vidi antaŭ si ian fantomon.

Mia edzo! Kie estas mia edzo? Ĉu io okazis al li? La pordistino staris muta pro timo.

— Respondu, mi petegas vin! Jes, jes, mi estas tio. Estis terura eraro!... Mia mansaketo iel venis en la manojn de la virino, kiu sidis kun mi en la sama kupeo. Tuj kiam oni min eltiris el sub la ruinoj, mi forkuris... La vilaĝanoj trovis min senkonscian, 6 kilometrojn de la loko, kie okazis la katastrofo. Dek du tagojn mi tute ne sciis pri mi mem. Miaj nervoj suferis. Parolu... kie okazis al mia edzo?

Ĉar la virino daŭrigis rigardi ŝin timoplene, Raymonde, kvazaŭ frenezige kuris tra ŝtuparo supren kriante:

Johano! Johano! Johano!

En la ĉambro, plenigita per mortiga gaso, la homo, mortanta peze levis la kapon, frustrante:

Kia voĉo? Ĉu estas ebla?... aŭ mi jam...

Johano! Johano! Respondu! Mi estas! Raymonde!

La pordo cedas sub fortaj batoj.

La mortanto larĝe malfermis la okulojn. Per lasta forto, la homo, kiun jam tuŝis malvarma mano de l' Morto, provadis sin levi; sed malforta korpo falis sur teron.

Per kunpremitaj pugnoj la malfeliĉulo provis atingi la pordon; sed ne sukcesis eĉ moviĝi. La okuloj pleniĝis per larmoj de malespero. Rigide li rigardis pezan libron, kuŝantan sur la tablo. Dio mia! nur se mi povus kapti la libron kaj ĵeti ĝin tra la fenestro por rompi la vitron, jes, jes, aeron! Dio mia kompatu min.

Li iomete leviĝis, kaj poste tute senforta falis.

Antaŭ la pordo staras frenezige virino kun senordigita hararo kaj per sangigitaj ungoj volas disgrati la pordon.....

Tradukis el «Novosti» I. F. P.

O F I C I A L A P A R T O

RAPORTO DE VICPREZIDANTO POR ĜENERALA JARKUNVENO DE I. A. E. F. okaze de XIX. U. K. Danzig.

(Daŭrigo.)

Aŭstrio. Malgraŭ multaj klopodoj ankaŭ tie ni ne povis trovi asesoron. Tio estas plej grandparte merito de la laboro de sro Steiner, kiu per sia influo malhelpas aliĝon de aŭstria ferv. al nia organizo.

Belgujo. Sro Beirens laboras kontentige. Bedaŭrinde li estas sola esp.-ferv. konata al ni en Belgujo, do ankaŭ lia laboro ne povas esti efika.

Bulgarujo. Sinjoro Ignat Nikolov nia eksasesoro ne plu skribis al ni.

Ĉeĥoslovakujo. La eksasesoro sro Kvapil ĉesis labori tuj post XVII. U. K. Estis elektita nova, sro Vladimir Benda, kiu komencis labori kun granda bruo, farigis al si leterpaperojn, kovertojn, starigis poŝtĉekan konton, kolektis kotizojn de kelkaj anoj kaj tute ĉesis labori. Je niaj rekomenditaj leteroj li ne donis respondon. La kotizojn, kiujn li kolektis, li neniam sendis al ni. Kvankam ni havas plurajn anojn en Ĉeĥoslovakujo tamen ne ankoraŭ ni povis trovi reprezentanton tie. Ĉiu malkonsentas preni sur sin respondecan postenon de la asesoro.

Danujo. Kun sro Palsberg ni havas daŭran kontakton kaj trovas en li bonan kunlaboranton.

Estonio. Sro Pung funkcias bonege. Mi memorigas ĉi tie pri lia granda laboro pri la verkado de speciala estonia numero. Krome li ankaŭ havigis financajn rimedojn por eldono de la numero. Entute li montras tre grandan akticecon.

Finnlando. Tia asesoro sro Salokannel, verŝajne pro troa okupo ofica, malmulte laboras. En Finnlando ekzistas nacia ferv. esp. asocio, sed finlandaj esp. ferv. ne aliĝas al IAEF. Ni entreprenis tiurilate paŝojn ĉe sro Salokannel, sed ili restis senrezultaj.

Francujo. Ĝi estis la lando, kiu antaŭ milito gvidis la tutan ferv. movadon. Eĉ post la milito estis sro G. Bontemps prezid. de nia asocio, sed ne laboris pro troa okupo. Sro Lentz, kiu konsentis preni sur sin malfacilan taskon devis foriri soldatservi. Ni korespondas kun alia ferv. esp. kaj esperas, ke li baldaŭ fariĝos nia asesoro.

Germanujo. En Germanujo ekzistas nacia ferv. esp. unuigo, kiu bone funkcias. Nia asesoro sro Habelok kaj lia helpanto sro Mutschall, kasisto, laboras bone. Nuntempe Germanujo estas plej forta lando ril. esp. ferv. movadon.

Hungarujo. Sro Löbl, kiu plenumas asesoran funkcion estas tre bona kunlaboranto. Li multe klopodas fondi ferv. nacian organizon kaj lia laboro komencis jam alporti rezultatojn.

Italujo. Sekve de la politikaj cirkonstancoj en Italujo, nia asocio ne havas asesoron nek anojn.

Jugoslavio. La asesoro sro Lobnik laboras nur en Zagreb, ĉar pro pli favoraj cirkonstancoj, enlandan propagandon gvidas pere de nacia faka revuo sro prezid. Stojnić.

Latvio. Sro Greiško, tiea asesoro laboras kontentige, kvankam ankaŭ li estas tre okupita en sia ofico.

Nederlando. Sro Pelder bone laboras kaj ofte rilatas kun la estraro.

Norvegujo. Sro Horriland estante sola esp. ferv. en Norvegujo ne povas multon fari. Li estas tre bona kunlaboranto kaj agas laŭ bezone. Precipe li helpas per verkado de artikoloj por la revuo.

Polujo. Asesoro ne ekzistas.

Rusujo. De temp' al tempo anoncas sin ferv. esp. el Rusujo, sed reprezentanton nek anojn ni ne havas, pro tiaj politikaj cirkonstancoj.

Svedujo. Sen iu ajn trograndigo mi devas diri, ke Svedujo havas modelan asesoron en la persono de sro Eriksson. Ne nur lia materiala subteno sed ankaŭ lia grandega kaj sperta propagando per naciaj fakaj gazetoj esperas alporti post iom da tempo bonajn rezultatojn. Mi diras malkaŝe, ke nia asocio starus multege pli bone, se en ĉiu lando estus po 1 Eriksson. Tute certe nia asocio estus unu el la plej fortaj asocioj fakaj. Ne laste ankaŭ nia delegito sro Dahrnè faras sian devon kaj helpas sinjoron Eriksson en lia malfacila laboro. Mi mencias la gazeton »Lokomotivmannes Tidningen«.

Svisujo. Sro Perlet montris lastajn jarojn grandan aktivecon. Naciaj fakaj gazetoj aperigadas konstante artikolojn pri kaj por Esperanto. Sub lia gvidado estas fondita Svisa Asocio de Esp. Ferv., kiu kontentige progresas. Tio estas lia grava merito. En Svisujo la situacio ril. la propagandon de Esperanto estas ekstreme malfacila. Antaŭ ĉio ĝi estas lando en kiu estas parolataj 3 lingvoj: germana, franca kaj itala. Tieaj fervojistoj scipovas paroli minimume 2 lingvojn. Krome ĝi estas sidejo de Idistoj, kiuj malice baras la progreson de E. enŝovante kaj trompante la publikon per sia »Ido«. Se sro Perlet kaj liaj kunlaborantoj daŭrigos senlace la laboron komencitan, svisa asocio fariĝos unu el la plej bonaj kaj multnombraj asocioj.

Usono. Sro Rosher, ne povante en tia medio kia estas en Usono, fari multon por propagando, faras alian tre gravan laboron konstante kaj persiste. Li tradukas kun helpo de aliaj fakuloj fervojan terminaron. La laboroj pri la verkado de la terminaro progresas kontentige kaj la traduko de V-a Volumo de Schlomanna vortaro alproksimiĝas al sia fino. Kiam ni havos foje tradukitan ferv. terminaron tiam ankaŭ la nombro da kunlaborantoj en nia revuo pli grandiĝos. Mi komprenas, ke estas tre malfacile traduki por iu ajn artikolojn fakajn sen fakaj terminoj.

Dum lasta jaro ni konstatis kontentigan kreskon de la anoj en Usono. Oni devas kompreni ke Usono estas lando en kiu estas oficiala nur unu lingvo t. e. angla kaj oni tie tre malmulte sentas la bezonon lerni E. Pro tiu speciala cirkonstanco oni ne

povas atendi iun grandan progreson. Sro Rosher meritas pro sia laboro je verkado de la terminaron nian dankemon.

Li bezonus helpon de spertaj samideanoj el Eŭropo, kiuj konas fervojajn terminojn. Bedaŭrinde oni dediĉas al tiu laboro tro malmulte da atento. Ni esperu, ke sro Rosher kun la helpo de siaj nunaj kunlaborantoj tamen sukcesos venki ĉiujn malfacilaĵojn kaj baldaŭ povos anonci al ni la finiĝon de la tradukado.

Diversaj. El unuopaj amerikaj ŝtatoj iom post iom venas novaj anoj. — Antaŭ 3 jaroj ni havis nur sron Rosher dume nun estas pluraj en Brazilio, Pensilvanio, Chile ktp.

Aŭstralio. Lasttempe ni havas ankaŭ tie diligentan kunlaboranton sron W. L. Watermann.

En ceteraj ĉi tie ne menciitaj landoj nia asocio havas nek anojn nek reprezentanton.

Konkludo el tiu ĉi raporto laŭ la stato en unuopaj landoj estas, ke tiuj landoj, kie estas bona asesoro aŭ vivkapabla nacia organizo, montras konstantan progreson.

Kvankam niaj klopodoj en pasintaj du jaroj konc. varbadon de novaj anoj ne estis kontentigaj, ni povas esperi, ke iom post iom ŝanĝiĝos la cirkonstancoj kaj la movado inter niaj samfakanoj ekmarŝos novan pli gloran epokon. Ni scias bone, ke Esperanto devas venki, sed ni ne forgesu, ke la venko estas nur sekvo de persista kaj kuraĝa batalo. Ni devas daŭrigi nian laboron, eĉ se la cirkonstancoj ne estas tiel favoraj, kiel ni dezirus. Nuntempe lasi ĉiun laboron en fervoja sfero signifus pereigi la movadon en la epoko, kiam ĝi komencis ĝermi.

Unu el la plej gravaj punktoj, estas tamen nia revuo. Mi donos al Vi abjektivan priskribon de la afero kaj petas Vin, ke ni ekkomencu diskuton pri ĝi.

Vi certe rememoriĝas pri »La Fervojisto« el la jaro 1923. Se Vi ĝin komparas kun la nuna Vi devas konstati pliboniĝon, ĉu rilate la enhavon, ĉu rilate la amplekson. Do, signifas, ke la stato pliboniĝis.

Kaŭzoj por neregula aperado de la revuo estas:

1. Manko de taŭgaj kunlaboraĵoj. 2. Manko de necesa mono. 3. Troa okupo de la redaktoro.

Por klarigi al Vi kun kiaj malfacilaĵoj mi devas batali mi laŭvice respondos al supre cititaj mankoj.

1. Sekve de la manko de ferv. terminaro multaj lingve sufiĉe spertaj anoj ne kuraĝas kunlabori. Krome multaj, kiuj kunlaboras, sendas la manuskriptojn en tia terura stato, ke ili ne estas legeblaj. Oni devas ĉiun preskaŭ transskribi. Kiom da tempo oni por tio foruzas Vi povas al Vi facile prezenti. Multfoje la redaktoro devas mem verki artikolojn por la tuta numero, ĉar krom kelkaj alvenintaj presindaj ĉio alia estas netaŭga kaj devas iri en la korbon. Do kiam la manuskripto alvenas, ĝi devas aŭ esti transskribata denove aŭ korektata. Tio estas la unua fojo kiam mi devas ĝin legi kaj korekti.

La materialon oni transdonas al la presejo kaj unuan kompostadon oni devas denove korekti. Kiel aspektas la artikolo kompostita de unu neesperantisto vi povas imagi al vi. Do tiu korektado estas dua fojo, kiam mi devas la artikolon legi kaj korekti.

Post tio venas ankoraŭ foja korektado antaŭ ol la numero estas presata. Kiom da tempo tio postulas estas malfacile prezenti al si.

Se oni devas krom tio gvidi la tutan korespondadon, ekspedadon, administradon ktp. oni facile komprenas kiom da tempo oni por tiu laboro bezonas.

2. Manko del' mono. Se niaj anoj ne povas kompreni la gravecon de nia movado estas malfacile al ili klarigi, ke la revuo en la unua komenco, eĉ se ĝi ne estas modela kaj regule aperanta devas tamen iel ajn vivi. Anstataŭ propagandi, ke nia asocio estu pli granda, oni faras kontraŭon t. e. forlasas niajn vicojn kaj malfortigas la movadon, kiu de si mem estas sufiĉe malforta. Ni povas danki nur al favoraj cirkonstancoj, kiujn ni ĝis nun havis, ke la revuo povis aperadi.

Do ni devas ĉiukaze subteni nian revuon per ĉiuj fortoj por ke ĝi fariĝu impona kaj bela revuo ŝatata de siaj legantoj.

Ni faris nian eblon dum tiuj tri jaroj. Ni klopodis ĉiumaniere, sed ne estis eble subite ŝanĝi la malfortan movadon en fortegan, precipe ne tiam, kiam la anoj ne donis al ni deziritan subtenon.

Jam en la komenco kiam ni prenis la gvidadon de la asocio ni tuj akcentis, ke ni solaj ne povas ĉion fari. Ni bezonegas helpon. Donu karaj gekolegoj al ni la helpon kaj ni garantias al Vi, ke la revuo kiel ankaŭ la asocio modele kaj bone funkcios. Sen tio ni ne povas fari miraklojn, kiujn Vi eventuale de nia laboro atendas.

Mi finis mian raporton kaj nun mi vin petas, ke Vi bonvolu doni viajn rimarkojn kaj starigi demandojn pri ev. nesufiĉe klaraj aferoj.

Esperante, ke Vi el tiu ĉi kunveno forportos impreson de serjoza laboro, kiun la estraro faris dum pasintaj 2 asociaj jaroj, mi ankoraŭ foje vin ĉiujn kore salutas kaj dankas al vi por via pacienco.

Vicprezidanto.

SCIIGOJ DE LA ESTRARO

Kun kontento ni notas, ke la 1—2 nro de la revuo trovis pro sia teknika aranĝo aprobon de preskaŭ ĉiuj anoj. Al tiuj, kiuj gratulis al ni, ni esprimas nian koran dankon.

Se eventuale iu de la anoj trovas ion pliboniĝeblan aŭ aliĝeblan en la revuo de teknika vidpunkto ni antaŭdankas por tiurilata bonvola propono.

Laŭ decido sciigita en la antaŭa numero ni informas, ke tiu ĉi numero estas ekspedita nur al tiuj, kiuj pagis ĉu parton ĉu la tutan kotizon aŭ kiuj speciale petis prokrastigon de la pago.

Al novembra nro de la revuo estos aldonita plurkolora fervoja karto de Norvegujo, kiun afable disponigis al ni la redakto de norvega horarlibro »Rutebok for Norge«. Ni esperas, ke ĝi plaĉos al ĉiuj anoj.

La estraro intencas eldoni iom pli ampleksan — se eble 16 paĝan — decembran numeron de la revuo. Ĉar la monrimedoj por tiu speciala celo ne sufiĉas ni petas, ke ĉiu, kiu nur iel povas, bonvolu sendi almenaŭ 1 svisan frankon por tiu celo. Se ni kolektos 150 sv. fr. ni eldonos 16 paĝan numeron kun pluraj kliŝaĵoj kaj interesa enhavo. Por tiu celo ni petas ankaŭ alsendon de artikoloj plej malfrue ĝis la 1-a de Decembro. Same la donacoj ne estu sendataj pli malfrue. La nomoj de la donacintoj aperos en la numero.

Responde al pluraj demandoj ni informas la anojn, ke la libro »Japanlando« estas senpage ricevebla de japana fervoja administracio. Oni bonvolu sin turni al: **Government of Japan** — **Departement of Railway** — **Traffic Bureau, Tokio** — **Japanlando**.

La banderoloj por konfirmo de la pagita kotizo por tiu ĉi jaro estos dissenditaj kun novembra nro de L. F. kompreneble nur al la repagintoj de la kotizo.

En la preparo estas la aranĝo por eldono de tre ampleksa (laŭ supozo 100 paĝa) speciale jugoslava numero. Se la afero entreprenita sukcesos, ni informos niajn anojn pri tio poste.

Por plifaciligi la varbadon de novaj anoj, decidis la estraro sendi al ĉiu nova ano senpage ankaŭ kelkajn malnovajn numerojn de L. F. Speciale estos sendata la »estonia numero«. Ni atentigas je tio la varbemajn samideanojn.

La estraro.

A N O N C O J

Ĉeĥoslovakujo, Poŝto Wernstadt, Reichen 102

Franz Böhm, fervojisto petas estim. kolegojn helpi al li por lia kolekto. Li interŝanĝas vinjetojn de alumetskatoloj (kune kun ligna subaĵo) kun ĉiuj landoj. Same li interŝanĝas belajn pk. il.

VARBU NOVAJN ANOJN!

Kotizoj! Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas monate oficialan organon „LA FERVOJISTO“. Okaze de aliĝo ricevas la ano legitimacion, statutojn, kaj ĉiujn ev. oficialajn eldonaĵojn de la asocio. — La kotizoj estas jene fiksitaj: Ĉeĥoslovakujo 20 ĉk; Danujo 4 kr; Germanujo 3 Rm; Hungarujo 5 pengö; Jugoslavujo 40 Din; Nederlando 2 G; Svedujo 4 Kr; Svislando 4 sv. fr; Usono 1 Dolaro. Abono estas la sama kiel la kotizo. Landoj, kiuj ne estas indikitaj pagas egalvaloron de 4 sv. fr. La kotizo estu sendata je la adreso: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj, Zagreb, Strojarska cesta, Jugoslavujo. Jugoslavaj anoj sendu la kotizon per poŝtĉeko nro 35908.

Responda redaktoro: Ilija F. Puhalo, Zagreb, Strojarska cesta, želj. paviljon II. 24. Por la presejo respondas: Dro Janko Hörer, Zagreb, Prilaz Đure Deželica 2. Presejo: Zaklada Tiskare Narodnih Novina u Zagrebu, Frankopanska ul. 26.